



INFORMATION PRESSE
TEAM DESSOUDE
RALLYE DES PHARAONS 2006

Un test grandeur nature pour le TEAM DESSOUDE et Yvan MULLER

Après une toute première journée de roulage le 12 septembre dernier sur le circuit du Galicet en région parisienne, Yvan Muller effectuera deux étapes du rallye des Pharaons dans le cadre de sa préparation à sa prochaine participation au Dakar. Une occasion unique de se placer en conditions de course pour ce débutant dans la discipline qui découvrira le potentiel de son bolide et l'ambiance très particulière des rallyes tout terrain.

Pour André Dessoude, le choix de l'Egypte n'est pas le fruit du hasard :

« Il me semblait judicieux de placer Yvan dans un contexte de course avant le Dakar plutôt qu'enchaîner des séances d'essais « classiques » et le rallye des Pharaons est une excellente opportunité. Yvan n'effectuera que deux étapes et rejoindra dans la foulée l'Espagne où il doit disputer une nouvelle manche du WTCC. Mais ces deux jours se révéleront très importants. Ils permettront une mise en situation réelle autant pour le pilote que pour l'équipe. De plus, l'Egypte est le terrain idéal. On y retrouve des pistes assez similaires au Dakar et Yvan a besoin de rouler dans le sable. La présence d'un co-pilote sera aussi une expérience nouvelle, même si Yvan a participé à quelques rallyes asphaltés, en rallye raid le co-pilote a une fonction sensiblement différente et il faut apprendre à travailler ensemble. Lors de la première séance d'essais au Galicet, après cinq tours de circuit seulement où il a découvert la voiture, Yvan affichait un large sourire. Ses qualités de metteur au point vont être déterminantes dans l'évolution des réglages. Il a une sensibilité réelle sur le sujet et est capable d'analyser les données avec bon sens. Cette qualité m'intéresse tout particulièrement. Pour évoluer, un bon pilote est nécessaire et Yvan me semble être le candidat idéal. »

De son côté Yvan Muller est ravi de pouvoir découvrir la discipline dans de telles conditions :

« Lors de la première séance d'essais le 12 septembre dernier, je dois avouer avoir été agréablement surpris par la voiture. Nous avons essayé différents set-up tout au long de la journée qui m'ont permis d'entrevoir tout le potentiel du véhicule. Cette expérience en Egypte sera une séance d'essais grandeur nature qui me permettra d'apprendre avant tout. Je n'ai pas d'objectif de performances, je serai là pour avaler des kilomètres. Je vais y aller crescendo sans prendre de risques. Je vais également apprendre à travailler avec le navigateur. Partager une telle expérience doit être sympa sur le plan humain.

Il y a deux ans que je pense sérieusement au Dakar, mais je voulais y aller dans de bonnes conditions. Le contact avec André a été décisif et tout s'est fait de façon très naturelle. Au bout de deux heures, c'était fait ! J'ai envie du Dakar où j'ai tout à apprendre et c'est ce challenge qui me plaît. Le sport automobile est mon métier mais c'est aussi ma passion. »

Le Team Dessoude sera donc mobilisé sur le rallye des Pharaons et recevra dans le cadre de son partenariat avec ORECA, l'appui d'un ingénieur chargé d'épauler Dominique Peres, le Directeur Technique maison.

C'est Fabian Lurquin qui se glissera dans le baquet de droite pour ce test en Egypte, mais le co-pilote qui participera aux cotés d'Yvan au Dakar n'est pas encore désigné.

- Contact Presse TEAM DESSOUDE : Lydie ARPIZOU – Mob :+33 677 844 730 - e-mail : race.com@wanadoo.fr
- Photos Libres de droit pour la presse seulement : www.desert-runner.net/Tmdss/index.htm





YVAN MULLER

Né le 16 août 1969 à Altkirch, en Alsace

Yvan débute en compétition par le karting dans les années 80 et intègre la prestigieuse filière Elf en 1987. Il enchaînera ensuite les championnats de Tourisme en France, en Italie puis en Allemagne avant d'arriver en BTCC en 1998. Il deviendra Champion de cette catégorie en 2003. Yvan sera surnommé « roi de la glace » après avoir remporté à dix reprises le Trophée Andros.

PALMARES

2006 WTCC – Seat / 1^{er} Trophée Andros - Kia Motorsport

2005 2^{ème} BTCC - VX Racing / 1^{er} Trophée Andros - Kia Motorsport

2004 2^{ème} BTCC - VX Racing / 1^{er} Trophée Andros - Kia Motorsport

2003 1^{er} BTCC - Vauxhall Racing / ETCC - Seat

2002 2^{ème} BTCC - Vauxhall Racing / 1^{er} Trophée Andros - Opel

2001 2^{ème} BTCC - Vauxhall Racing / 1^{er} Trophée Andros - Astra

2000 4^{ème} BTCC - Vauxhall Racing / 1^{er} Trophée Andros - Astra

1999 6^{ème} BTCC - Vauxhall Racing / 1^{er} Trophée Andros - Astra

1998 7^{ème} BTCC - Audi / 1^{er} Trophée Andros -Tigra

1997 7^{ème} Championnat Allemand de Tourisme - Audi / 1^{er} Trophée Andros -BMW

1996 4^{ème} Championnat Italien de Tourisme - Audi / 1^{er} Trophée Andros - BMW

1995 Champion de France de Tourisme-BMW /5^{ème} Trophée Andros /4^{ème} FIA Touring Car World Cup- BMW

1994 3^{ème} Championnat de France de Tourisme - BMW / 7^{ème} FIA Touring Car World Cup - BMW

1993 17^{ème} Formule 3000 Europe

1992 1^{er} Formule 2 UK

1991 Championnat de France de Formule 3

1990 Championnat de France de Formule 3

1989 3^{ème} Championnat de France de Formule 3

1988 3^{ème} Championnat de France de Formule Renault

1987 Filière ELF

1980-1986 Karting



FICHE TECHNIQUE PROTO DESSOUDE 05

Moteur	Six cylindres en V (moteur tout aluminium, à 4 soupapes par cylindre et 4 arbres à cames – distribution variable des soupapes)
Cylindrée	3960 cc
Puissance maxi	200 kW à 5 000 t/mn
Couple maxi	430 Nm à 4 000 t/mn
Embrayage	Multidisques carbone
Gestion moteur	Système Pectel, avec acquisition des données moteur
Transmission	Boîte séquentielle à six rapports avec différentiel central
Différentiels	À l'avant et à l'arrière de type autobloquants
Suspension	À l'avant et à l'arrière : double triangulation, avec amortisseur double Débattement : 250 mm (maximum admis par la réglementation T1)
Freins	À l'avant et à l'arrière : étriers à quatre pistons, disques ventilés de 320mm
Roues	7 x 16"
Pneumatiques	BF Goodrich
Réservoir de carburant	Capacité de 500 litres, pour couvrir les longues distances, en liaison ou en spéciale
Direction	A crémaillère et pignons, assistance hydraulique
Vitesse maxi	190 km/h
Poids (à vide)	1 825 kg (poids mini en classe T1)
Dimensions	Longueur : 4 700 mm Largeur : 2 000 mm Hauteur : 1 700 mm
Châssis	Arceau-cage intégrant les ancrages de suspension, les attaches de carrosserie